

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
ÇEVRE KOMİSYONU
TUTANAK DERGİSİ

2'nci Toplantı
13 Ocak 2016 Çarşamba

(TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı tarafından hazırlanan bu Tutanak Dergisi'nde okunmuş bulunan her tür belge ile konuşmacılar tarafından ifade edilmiş ve tırnak içinde belirtilmiş alıntı sözler aslına uygun olarak yazılmıştır.)

İÇİNDEKİLER

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- KARARLAR

A) Çalışma Esaslarına İlişkin

- 1.- İç Tüzük'ün 33'üncü maddesi uyarınca Komisyon toplantılarında tam tutanak tutulmasına ilişkin
- 2.- Komisyon gündeminde yer alan uluslararası anlaşmalar tali Komisyon olarak görüşüleceğinden, İç Tüzük'ün 23'üncü maddesi uyarınca görüşmesi

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A) Kanun Tasarı ve Teklifleri

- 1.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Çevre Alanında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/328)
- 2.- Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/471)
- 3.- Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadenizdeki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/472)
- 4.- 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/474)
- 5.- 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/478)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 2

13 Ocak 2016 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.37

BAŞKAN: Cihan PEKTAŞ (Gümüşhane)

BAŞKAN VEKİLİ: Muhammet BALTA (Trabzon)

SÖZCÜ: Sebahattin KARAKELLE (Erzincan)

KÂTİP: Bayram ÖZÇELİK (Burdur)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, sayın Hükümet temsilcileri, değerli basın mensupları; hepinize hoş geldiniz diyorum.

Çevre Komisyonunun 26'ncı Döneminin 2'nci Toplantısını açıyorum, yeterli çoğunluğumuz vardır.

Komisyon olarak bu dönemde milletimiz ve memleketimiz adına hayırlı hizmetlere imza atacağımıza yürekten inanıyorum.

Değerli üyelerimiz, bugün gündemimizde Meclis Başkanlığınca tali komisyon olarak Komisyonumuza havale edilen 5 yasa tasarısı var. Tasarıların 5'i de uluslararası sözleşme.

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- KARARLAR

A) Çalışma Esaslarına İlişkin

1.- İç Tüzük'ün 33'üncü maddesi uyarınca Komisyon toplantılarında tam tutanak tutulmasına ilişkin

BAŞKAN – Bu tasarıları görüşmeye geçmeden önce, İç Tüzük'ün 33'üncü maddesi gereğince bu ve bundan sonra yapacağımız toplantılarda tam tutanak tutulması için karar almamız gerekiyor.

Komisyonumuzun 26'ncı Yasama Döneminde yapacağı toplantılarda tam tutanak tutulmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Belirttiğim gibi, tali komisyon olarak 5 uluslararası anlaşma görüşeceğiz. İlk defa tasarı görüşeceğimiz için toplantıya geçmeden önce, tali komisyonların görevi ve uluslararası anlaşmaların görüşülme usulüyle alakalı kısa bir bilgi vermek istiyorum: Bir uluslararası anlaşmanın konusu ne olursa olsun Meclis teamülleri gereği esas komisyon daima Dışişleri Komisyonudur. Bu nedenle, biz bu anlaşmaları tali olarak görüşüyoruz.

2.- Komisyon gündeminde yer alan uluslararası anlaşmalar tali Komisyon olarak görüşüleceğinden, İç Tüzük'ün 23'üncü maddesi uyarınca görüşmesi

BAŞKAN – İç Tüzük'ümüzün 23'üncü maddesine göre tali komisyonlar bir tasarı ya da teklifin kendilerini ilgilendiren yönü veya maddeleri üzerinde esas komisyona görüş bildiren komisyonlardır. Tali komisyona hangi yönden veya hangi maddeler hakkında görüş bildirecekleri havale sırasında belirtilmemiş ise bu komisyonlar görüşlerini kendileriyle ilgili gördükleri hususlar üzerinden bildirirler. Meclis teamülleri istikametinde komisyonlarda uluslararası anlaşmaların görüşülme usulü tasarının tümü üzerinde görüşme şeklindedir. Kanunun eki niteliğinde olan anlaşma ya da sözleşme metni üzerinde gerek tali komisyonun gerek esas komisyonun gerekse Genel Kurulun değişiklik yapma yetkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle, görüşeceğimiz tasarıların tümü üzerinde görüşme açılmasını ve maddeler üzerindeki görüşlerin de geneli üzerinde görüşmelerde açıklanmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi gündemimize geçiyoruz.

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A) Kanun Tasarı ve Teklifleri

1.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Çevre Alanında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/328)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 3

BAŞKAN – Birinci maddemiz, ilk tasarımız Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükûmeti Arasında Çevre Alanında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

15 Mart 2012 tarihinde Ankara’da imzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükûmeti Arasında Çevre Alanında Mutabakat Zaptı ile iki ülke arasında çevre alanında ilişkilerin daha ileriye götürülmesi öngörülmüş olup çevre kirliliğinin azaltılması, çevrenin koruma ve kullanma dengesi ile sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla entegre atık yönetimi, evsel ve sanayi atık sularının, hava kalitesinin, kimyasalların, bütünleşmiş kıyı alanların yönetimi, deniz ve kıyı kirliliği ile mücadele, sanayiden kaynaklanan kirliliği önleme ve uygulama teknikleri, iklim değişikliği, çevresel etki değerlendirmesi, çevre durum raporları, çevre konusunda coğrafi bilgi sistemlerinin geliştirilmesi ve ilgili mevzuat düzenlemesi, korunan alanlarda doğanın ve biyolojik çeşitliliğin korunması, sürdürülebilir yönetim faaliyetlerinin planlanması, geliştirilmesi ve uygulanması, çevre eğitimi ve çevre dostu teknolojilerin geliştirilmesi konularında iş birliği yapılması öngörülmektedir.

Mutabakat zaptında tarafların eğitim programları, toplantıları, konferansları, sempozyumları, bilimsel ve teknik ziyaret programları ile araştırmacıların, danışmanların, uzmanların ve sivil toplum kuruluş üyelerinin karşılıklı ziyaretlerini düzenleme, araştırma, geliştirme ve uygulama faaliyetleri konusunda bilimsel ve teknik düzeyde bilgi ve belge değişimi ve iş birliği projeleri geliştirme ile iş birliğinin etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamak üzere çalışacak bir ortak komite kurulması gibi yollarla iş birliğinin geliştirilmesi hususlarına yer verilmektedir.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Tasarı hakkında Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere ilk sözü Hükûmet temsilcisine veriyorum.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI DENİZ VE KIYI YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANI MURAT TURAN – Sayın Başkanımız, Çevre Bakanlığı olarak Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığımızdan şu anda yetişemediler fakat ben genel olarak bir bilgi vermek isterim.

BAŞKAN – Buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI DENİZ VE KIYI YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANI MURAT TURAN – Bildiğiniz üzere, özellikle, Paris’te gerçekleşen İklim Değişikliği Konferansının akabinde çevresel sorunlarla ilgili iş birliğinin önemi bir kat daha artmış durumdadır. Özellikle, son yirmi-yirmi beş yılda gelişen sanayi ve teknolojileşmenin bir sonucu olarak çevre sorunlarının küresel etkilerini artık tüm dünyamız, ülkemiz hissetmektedir. Bu açıdan da alınacak tedbirlerin de hep birlikte alınması ve küresel çözüm önerilerinin üretilmesi çok büyük önem arz etmektedir. Özellikle, Türkiye’nin, ülkemizin son on beş-yirmi yıl içerisinde çevre konusundaki, çevre teknolojisindeki attığı önemli adımlar ve bilgi birikiminin diğer ülkelerle de paylaşılmasının hem Türkiye’deki çevre sanayisinin tanıtılması, geliştirilmesi için - diğer ülkelerle paylaşıldığı zaman- son derece önemlidir. Aynı zamanda da küresel anlamda çevresel sorunların çözümüne de önemli bir katkısı olacaktır. Bu kapsamda da böyle bir ikili anlaşmanın başlatılmasının son derece önemli olduğunu düşünüyoruz. Diğer çevre konusunda yapılan anlaşmalar gibi bunu da takdirlerinize arz ediyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Üyelerimizden söz isteyen varsa söz vermek istiyorum.

Buyurun Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Şimdi, bu konuda, evet, Türkiye bazı adımlar attı çevre konusunda. Yalnız, bu konuda, daha gelişmiş ülkelerle iş birliği

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016 Saat : Kayıt: Çevre Stenograf : Uzman : Sayfa: 4

yapmak daha olumlu olmaz mı? Ekvator denilen bir ülke, bizden binlerce kilometre ötede ve çevre konusunda da son derece ciddi olmayan çalışmalarını takip ediyoruz. Ormanlık arazilerin tahribi, petrol kirliliği son derece üst düzeyde. Bu açıdan bizim ne gibi bir yararımız olur Ekvator'la iş birliği yapmamızda, bunu açıklar mısınız lütfen.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Gaydalı.

Başka söz isteyen var mı üyelerimizden?

Hükümet temsilcimiz bir şeyler söylemek ister mi yoksa maddeyi...

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI DENİZ VE KIYI YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANI MURAT TURAN – Efendim, biz şöyle düşünüyoruz: Özellikle, çevre konusunda son yirmi yılda hem üniversitelerimiz hem bilim kuruluşlarımız ve bakanlıklarımızın yaptığı çalışmalarla önemli ölçüde çevresel konuda gerekli tedbirler alındı ve çevreyle ilgili altyapının yapılması konusunda teknik anlamda gerçekten önemli yol katettik, hem mühendislik anlamında önemli yol katettik hem akademik anlamda önemli yerlere geldik. Dediğiniz anlamda, çok doğru, bizden daha ileri ülkeler var; onlarla da zaten istişareler, ikili görüşmeler yapıyoruz, hem uluslararası sözleşmeler kapsamında da onlarla çalışıyoruz ama bizden daha geri olan ülkelere de bu anlamda, bizim, teknik anlamda, iyi tecrübelerin paylaşılması anlamında önemli katkılarımız olacağını düşünüyoruz. Yani, artık, biz bunu uluslararası toplantılarda da hissediyoruz, birçok ülke kendisi bizlerle görüşmek, çevre konusunda aldığımız tedbirleri paylaşmak -yani, şöyle de söylemek lazım- teknik anlamda da paylaşmak, teknoloji anlamında da bizlerden bir şey almak istediklerini biz, naçizane, toplantılarımızda şahit oluyoruz. Bu anlamda faydalı olacağını düşünüyoruz efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Ekleyecek bir şey yoksa tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2.- Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/471)

BAŞKAN – İkinci maddemiz, gündemimizin 2'nci sırasında yer alan tasarımız Yasa Dışı, Kayıt Dışı Ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılık hem açık denizleri, hem de münhasır ekonomik bölgeleri tehdit eden küresel bir sorun olup avcılığı yapılan tüm balık stoklarının korunması ve yönetimine yönelik çabaları zayıflatmaktadır. Bu sorunun devam etmesi sonucunda balık stokları, deniz ekosistemleri ve yasal yollardan balıkçılık yapan balıkçıların geçim kaynakları üzerinde yıkıcı etkiler ile gıda güvenliği konusunda küresel bazda artan ihtiyaçlara dair endişeler ortaya çıktığından, günümüzde faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası pek çok örgüt yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılığın önlenmesi konusunda çalışmaktadır. Bununla birlikte, dinamik ve çok yönlü bir problem olan yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılığı azaltmak veya ortadan kaldırmak için tek bir strateji yeterli değildir. Bu yüzden üzerinde fikir birliği sağlanmış olan ulusal, bölgesel ve uluslararası bir yaklaşıma ihtiyaç bulunmaktadır. Bu yaklaşımla birlikte balık stoklarının ortak evrensel mirasın bir parçası olarak ele alınıp kolektif bir anlayışla yönetilmesi ve değerlendirilmesi amaçlanmalıdır.

Diğer taraftan, sorumlu balıkçılık uygulama kurallarının içeriği ve sürdürülebilir balıkçılığa yönelik tüm hedeflerde son yıllarda gündemde olan ve dünya balıkçılığında da artan bir sorun olan yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt : Çevre

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 5

balıkçılıkla mücadele bulunmaktadır. Bu itibarla, Yasa Dışı, Kayıt Dışı Ve Düzenlenmemiş Balıkçılığın Önlenmesi, Caydırılması Ve Ortadan Kaldırılmasına Yönelik 2001 Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) Uluslararası Eylem Planı ve Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılıkla Mücadelede Liman Devleti Önlemlerine Yönelik 2005 FAO Model Planına dayanan liman devleti önlemlerinin minimum standartları hakkında uluslararası bir mekanizma oluşturulması amacıyla Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşma 22 Kasım 2009 tarihinde Roma'da kabul edilmiştir. Bahse konu Anlaşma ile ulusal ve uluslararası boyutta yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılık faaliyetlerinin önlenmesi ve sınırlandırılması amacıyla kıyıların, limanların ve bayrak devletlerinin bütünleşik ve sinerjik bir yaklaşım içinde olması hedeflenmektedir.

Söz konusu anlaşmanın Türkiye tarafından onaylanmasıyla uluslararası platformlarda Türkiye adına siyasi kazanç sağlanacağı ve kamuoyunun bu konudaki hassasiyetlerine de cevap verilmiş olacağı değerlendirilmektedir. Nitekim, adı geçen anlaşmanın onaylanması yasal çerçevede hareket eden balıkçılara destek ve moral olurken kaçak avcılık yapanlara da ürünlerinin uluslararası pazarlarda satılamayacağı ve eylemlerine göz yumulmayacağına bir işareti olacaktır. Ayrıca, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin sürdürülebilir sorumlu balıkçılık ile gelecek kuşaklara karşı sorumluluk anlayışı çerçevesinde hareket ettiği dikkate alındığında balık stoklarının ve deniz ekosisteminin korunması açısından mezkûr anlaşmanın onaylanmasının büyük önem taşıdığı düşünülmektedir.

BAŞKAN – Yine, Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Hükûmet temsilcisine söz veriyorum.

Genel Müdürüm, buyurun.

BALIKÇILIK VE SU ÜRÜNLERİ GENEL MÜDÜRÜ DURALİ KOÇAK – Sayın Başkan, Komisyonu saygıyla selamlıyorum.

Gerekçede de ifade edildiği gibi, Yasa Dışı, Kayıt Dışı, Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşma'nın esas amacı deniz kaynaklarının ve ekosisteminin korunması, sürdürülebilirliğin sağlanması. Buradan şunu ifade etmek istiyorum: Özellikle denizlerde sınır çizmek oldukça zor ve denizlerdeki balıkların büyük bir kısmı uzun göç eden balıklar. Dolayısıyla, korunması gerektiği zaman ulusal, bölgesel ve uluslararası iş birliğini gerektiriyor. Bu bir zorunluluk kendi doğasından kaynaklanan. Buna ilişkin olarak işte, özellikle, balıkçılıkta ve bütün tarım düzenlemelerinden sorumlu olan Birleşmiş Milletlere bağlı Dünya Tarım Örgütü 1990'lı yıllardan itibaren... Çünkü 1990'lı yıllar özellikle avcılık yoluyla elde edilen ürünlerde artık sınır noktasına ulaşıldığı, stokların büyük bir kısmının çöktüğü, büyük bir kısmının tehlike altında olduğu, dolayısıyla birtakım önlemlerin alınması gerektiği yönünde birtakım anlaşmalar ve çalışmalar başlattı. Bundan önce, bu anlaşmanın temel aldığı faaliyetler yapıldı ancak bunun bir yasal hâle getirilmesi ve liman devletleri ve bayrak ülkelerle bu soruna karşı iş birliği içerisinde bütün... Çünkü işin doğası gereği bu iş birliğini gerekli kılıyordu, buna yasal zemin hazırlamak üzere bu anlaşma hazırlanmıştır. Bu anlaşmanın amacı deniz kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesidir. Bunun temini için de bütün taraflara global bir iş birliğini ve bunun standartlarını, yöntemlerini belirlemektedir.

Kısaca söylemek istediğim bu. Geniş anlatacağım ama vaktinizi çalmak istemiyorum, eğer sorular olursa cevaplamaya çalışacağım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Üyelerimizden söz almak isteyen...

Buyurun Sayın Gaydalı.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 6

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Ben bunun uygulama aşamasında neredeyiz, onu öğrenmek istiyorum. İlla, uluslararası anlaşmalara sadece imza atmak değil, kendi ülkemizde uygulamada bu trollerde biz neredeyiz? Acaba, sıkı bir denetimimiz var mı, yoksa hâlâ göz yumuluyor mu, bunu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

BALIKÇILIK VE SU ÜRÜNLERİ GENEL MÜDÜRÜ DURALİ KOÇAK – Bu anlaşmayla ilgili olarak değil ama bizim trolle ilgili düzenlemelerimiz vardır efendim. Önce şu açıklamayı yapayım: Trol yöntemiyle avcılık da bütün dünyada yasal olan bir avlanma yöntemidir. Dip balıkları ancak trol yöntemiyle avlanabilir yani diğer başka bir yöntemle dip balıklarını avlama imkânı yoktur. Onun için, dip balıkları trol yöntemiyle avlanabilir. Ancak, trol yöntemiyle avlamaya ilgili de temel bazı kurallar vardır, kıyının korunması gerekir. Örneğin, ülkemizde 3 milden daha kıyıda trol çekilmez. Bazı bölgelerde, özellikle Karadeniz’in bazı bölgelerinde çok aniden derinleştiği için 1,5 mile kadar düştüğümüz yerler vardır ancak genelde trolde 3 milin dışında avlanmaya müsaade edilmektedir. Bazı yerlerde de trole tamamen kapalı olan alanlarımız da vardır. Örneğin, Doğu Karadeniz’de trol tamamen kapalıdır. Marmara Denizi tamamen trole yasaktır. Akdeniz’de ve Ege’de ve Batı Karadeniz’in bazı bölgelerinde trol yöntemiyle avcılığa izin verilmektedir.

“Bu anlaşmada biz neredeyiz?” derken... Bu anlaşma şunu getiriyor aslında: Yani, denizde avlanan bir balık mutlaka bir yerden karaya çıkarılacak. Bu karaya çıkarma bazen bayrak devletin kendi kıyısında olabileceği gibi, başka bir ülkenin kıyısından da karaya çıkarılabilmektedir. İşte, başka bir ülkenin kıyısından karaya çıkarıldığı zaman eğer bu anlaşmaya taraf ise o ülke, kendi kıyılarından karaya çıkarılan gemideki avlanan balıkları kontrol etme yetkisi veriyor, bunun standartlarını belirliyor ve buna ilişkin yaptırımları öngörüyor ve bu alanda iş birliğini gerektiriyor. Bu anlaşmanın amacı bu. Çünkü, yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı avcılıklar, kaynaklar çok tahrip ediliyor, onu önlemek amacıyla.

Arz ederim efendim. Yeterli oldu mu biliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Eğer başka söz isteyen yoksa tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3.- Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadenizdeki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/472)

BAŞKAN – Gündemimizin 3’üncü sırasında yer alan tasarımız, Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadeniz’deki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Öncelikle, tabii, Hükümet temsilcisine sözü vermek istiyorum.

Buyurun Hayrettin Bey.

DOĞA KORUMA VE MİLLÎ PARKLAR GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HAYRETTİN YILDIRIM – Sayın Başkanım, hepinize saygılar sunuyorum.

Hâlihazırda taraf olduğumuz, Bern, Barselona, Bükreş ve biyoçeşitlilik sözleşmelerinin getirdiği sorumluluklar göz önünde bulundurulduğunda yükümlülükler bakımından ülkemize ek bir külfet getirmeyecek olan bu sözleşmeye taraf olmamızı hem Ege, Akdeniz ve Karadeniz’deki menfaatlerimizin muhafazası hem de ülkemizin imajı ve çıkarları bakımından olumlu görmekteyiz. Bu çerçevede, ülkemizin deniz çevresini ve deniz memelilerini korumaya yönelik duyarlılığı ve bu anlaşmanın da bu alandaki önemi göz önüne alındığında söz konusu anlaşmaya taraf olmamızın uygun ve gerekli olduğunu değerlendirmekteyiz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016 Saat : Kayıt: Çevre Stenograf : Uzman : Sayfa: 7

Günümüzde deniz çevresinin korunması ve bu bağlamda özellikle deniz memelilerinin muhafaza edilmesinin önemi her geçen gün artmaktadır. Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadeniz'deki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşma (ACCOBAMS), denizde biyoçeşitliliğin korunması hususunda en önemli uluslararası mekanizmalardan birini teşkil etmektedir. Söz konusu anlaşma Karadeniz, Akdeniz ve Atlantik alanına sınırdış bölgelerde yaşayan deniz memelilerine yönelik tehditleri azaltmak ve bu türler hakkındaki bilgilerin artırılması amacıyla hazırlanmıştır. Ayrıca, anılan bölgelerde ülkeleri bağlayıcı ilk anlaşma olan ACCOBAMS, kamu yararını ilgilendiren bu önemli hususta taraf devletlere birlikte çalışma imkânı sağlamaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz de denizde biyoçeşitliliğin korunmasına büyük önem atfetmektedir. ACCOBAMS ile oluşturulmak istenen kapsamlı iş birliğinin başarıya ulaşabilmesi için coğrafi konumuna binaen Türkiye'nin de bu iş birliğine iştiraki önem arz etmektedir. ACCOBAMS'a katılmamız ulusal düzeyde yürürlüğe konulan düzenlemelere ilave olarak tehdit altındaki türlerin muhafazası başta olmak üzere, ülkemizin söz konusu deniz alanlarını korumaya yönelik uluslararası çabalara katkısını ve bunların görünürlüğünü artıracaktır. Hâlihazırda taraf olduğumuz Bonn Sözleşmesi'nin getirdiği sorumluluklar göz önünde bulundurulduğunda, yükümlülükler bakımından ülkemize ek bir külfet getirmeyecek olan ACCOBAMS'a taraf olunması hem Ege, Akdeniz ve Karadeniz'deki menfaatlerimizin muhafazası hem de ülkemizin imajı bakımından olumlu olacaktır.

Bu çerçevede, ülkemizin deniz çevresini ve deniz memelilelerini korumaya yönelik duyarlılığı ve ACCOBAMS'ın da bu alandaki önemi göz önüne alındığında söz konusu anlaşmaya taraf olunmasının uygun ve gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

BAŞKAN – Sayın üyelerimizden söz almak isteyen var mı?

Söz almak isteyen yok.

O zaman, tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

4.- 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/474)

BAŞKAN – Gündemimizin 4'üncü sırasında yer alan tasarımız, 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Gemi geri dönüşüm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış olan gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda gemilerin getirilmesi işlevi ile daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi geri dönüşümü, gemi inşası işleminin bir bakıma tersi olup, bu işlemler süresince hurdaya ayrılan gemilerin sökümü esnasında ortaya çıkan metal malzemeler direkt olarak değerlendirilmekte veya haddehanelere gönderilmektedir. Bu sayede, demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümü, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağlamaktadır. Ayrıca, yer altından demir cevherinin çıkartılarak işlenmesi sonucu ortaya çıkan doğal dengenin ve hayatın tahribi ile sera gazı salımını büyük ölçüde azalttığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir.

Gemi geri dönüşümü faaliyetlerinin önemli ekonomik etkileri de bulunmaktadır. Gemi geri dönüşüm sanayisinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları; hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamak

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 8

mümkündür. Bu faydalar, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile hurda demir için yurt dışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 30-40 Amerikan doları söküm maliyeti bedelinin ülke sınırları içinde kalması biçiminde ortaya çıkmaktadır.

Ülkemiz açısından bakıldığında, gemi geri dönüşüm sektörü İzmir Aliağa'da faaliyetlerini sürdürmekte olup, yıllık ortalama 1 milyon ton kapasite ve fiilî olarak yaklaşık 150 bin ton hurda üreterek ülkemiz ekonomisine hizmet etmektedir. 2002-2007 yılları arasında toplam 878 bin ton gemi sökülmüştür. Sektör, yaklaşık 1.800 kişiye istihdam olanağı sunmaktadır. Yan sanayi ile birlikte bu rakam yaklaşık 8 bini bulmaktadır. Ülkemiz çelik üretiminde kullanılan hurdanın yüzde 70,8'i, yani 16 milyon tonu çeşitli ülkelerden sağlanmaktadır. Gemi geri dönüşümü, çeliğin dışında; bakır, çinko, alüminyum gibi diğer metalleri de hammadde olarak ilgili sektörler kazandırmaktadır. Ayrıca, sökülen gemilerden çıkan çapa, zincir, ana ve yardımcı makineler, güverte vinçleri, ırgatlar, filikalar, klima kompresörleri, jeneratörler, yangın söndürme sistemleri, seperatör-esanjör, tornahane ekipmanları, hidrolik sistemler, elektrikli yağ-su pompaları, elektrikli panolar ile pirinç, krom, bakır hurdaları iç piyasada su ürünleri üretim tesislerinde, gemi inşa ve yat inşa sanayisinde kullanıldığı gibi ihraç edilerek önemli bir döviz girdisi sağlamaktadır. Böylece doğal tahribat kısmen de olsa azaltılmakta ve ülke ekonomisine katkı sağlanmaktadır. Sektör, ülkemizdeki gemi geri dönüşüm standartlarının yüksekliği bakımından Uzak Doğu ülkelerine, iş gücü olarak da Avrupa'ya kıyasla daha avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Mevcut veriler göz önünde bulundurulduğunda, gemi geri dönüşüm sektörünün ilerleyen yıllarda artan hızda bir büyüme sergileyeceği ve bu sebeple denizci ülkeler açısından bu sektöre verilen önemin daha da artacağı beklenmektedir. Bu çerçevede, Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde Çin'de imzaya açılan "2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi"nin ülkemiz açısından önemli faydalar sağlayacağı düşünülmekte, söz konusu sözleşmeye taraf olunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

BAŞKAN – Zannediyorum, Hükümet adına temsilci Orhan Birdal Bey konuşacaklar.

Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ORHAN BİRDAL – Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; saygıyla selamlıyorum. Yeni çalışma döneminin de başarıyla tamamlanmasını temenni ediyorum.

Sayın Başkanım, az önce kanun gerekçesinde de okunduğu gibi, gemi geri dönüşüm sektörünün çevreye duyarlı bir şekilde yapılmasının hem ülkemiz ekonomisine hem de Türkiye'nin gemicilikteki diğer ülkelerle olan rekabeti bakımından büyük önem taşıdığını düşünüyoruz.

Şu anda dünyada Çin, Bangladeş, Hindistan, Pakistan ve Türkiye'de bu gemi geri dönüşüm sektörü büyük bir yoğunlukla yapılmakta ancak çevreye duyarlılık açısından Türkiye, bu saydığım ülkelerin başında gelmektedir. Bu sebeple, Türkiye bu anlaşmaya da imza koymuş bir ülkedir. Bunun onaylanmasını önemsiyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın üyelerimizden söz almak isteyen var mı?

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Ben alabilir miyim?

BAŞKAN – Buyurun Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Benim öğrenmek istediğim: Bir geminin ekonomik ömrü ne kadardır ve bu süre tamamlandığı zaman hurdaya ayrılıyor mu yoksa iyi bakım veya iyi kullanım süreci uzatıyor mu? Merak konusu.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016 Saat : Kayıt: Çevre Stenograf : Uzman : Sayfa: 9

Edindiğim bilgilere göre de dünyada şu anda 300 groston üzeri 45 bin tane geminin dolaşmakta olduğu ve bunların da yaş ortalamasının 20'nin üzerinde olduğu. Bu konuda bilgi verirseniz sevinirim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Zengin...

MÜRTEZA ZENGİN (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; bu gemi geri dönüşüm sektörü olarak kulağa hoş geliyor ama esasen bizim özel sektörün 2010 yılına kadar yurt dışında ve Çin'de gemi yaptırdığını, inşa ettirdiğini yakından biliyoruz ancak ekonomik kriz nedeniyle sektörde birçok büyük firmanın da iflas noktasına geldiğini, kredilerini ödeyemediğini de ayrıca biliyoruz.

Şimdi, bu anlaşmayı biz onayladığımızda zaten Çin bu işin en önemli at başı, alıp giden ülkesi işçilik, vesaire, diğer alanlarda. Türkiye ekonomisini koruyucu anlamda devletin tedbirleri var mı ve bu alanda bizim rekabet edebilecek gücümüz söz konusu mu? Bu konuda devletin özel sektöre katkısı nedir, bu konuda da bir açıklama yapılırsa seviniriz.

BAŞKAN – Hükümet temsilcisine tekrar söz verebiliriz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ORHAN BİRDAL – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Gemilerin ekonomik ömrüyle ilgili, yirmi beş-otuz sene civarında bir ömür biçiliyor ancak diğer dış faktörler nedeniyle bu süre biraz daha kısalabiliyor. Bu ekonomik ömrünü doldurmuş olan gemiler, daha fazla işletilmesi daha fazla maliyet getireceğinden, geri dönüşüme gönderiliyor.

300 grostonun üzerinde dolaşan gemi sayısı itibarıyla şu anda elimizde, maalesef, buraya gelirken bu bilgi mevcut değildi ama yazılı olarak arz edebiliriz.

Dünyadaki bin grostonun üzerindeki gemilerin toplam miktarı var. Toplam 16.060 adet gemi var; 433 milyon 600 bin dwt'ye tekabül ediyor bu dünyada dolaşan gemilerin toplam hacmi, büyüklüğü, şu anda elimizdeki istatistiki verilere göre.

Ülkemizle ilgili bilgi arz edeyim: Bin grostonun üzerinde 564 adet gemi var ve bunların toplam hacmi de 8 milyon 297 bin dwt'ye tekabül ediyor.

Gemi söküm sektörüne devletin katkısının ne olduğu konusunda, ekonomik katkının boyutu konusunda şu anda net bir şey söylemek mümkün değil ama şu kadarını söylemek mümkün: Türkiye'de şu anda yaklaşık 10 bin kişiye –yani, uzantılarıyla, yan sektörleriyle birlikte- istihdam imkânı sağlanmaktadır bu sektörde. Ayrıca, kullanılan hurdanın, yani gemide kullanılan hurdanın -gemi sanayisinde kullanılan malzemenin diyelim- yüzde 70,8'i hâlen yurt dışından ithal ediliyor. Bu geri dönüşüm sektörünün güçlendirilmesiyle bu ithalat oranı daha azalacak çünkü sökülen malzemelerin büyükçe bir kısmı yine yeni yapılan gemilerde modifiye edilerek kullanılıyor. Bu da ekonomiye ayrı bir katkı.

Kanun maddesinde, tabii, bu söküm sırasında çevreye zarar verilmemesi, çevreye olan duyarlılığın bütün ülkeler tarafından, bu işi yapacak ülkeler tarafından hassasiyetle korunması amaçlanmıştır. Bu bakımdan, bu kanunun bu şekilde onaylanması uygundur diye düşünüyoruz.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Başka söz isteyen yok galiba.

MURAT DEMİR (Kastamonu) – Sayın Başkan...

BAŞKAN - Buyurun.

MURAT DEMİR (Kastamonu) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; herkese hayırlı günler.

Gemi, sektör olarak da benim yakından tanıdığım bir sektör olduğu için ben de arkadaşın söylediği konularda bazı bilgiler vereyim.

Tabii, 2008 öncesi Türkiye'de değil dünyada denizcilik sektöründe ciddi bir kriz yaşandı ve bu kriz hâlâ devam etmekte. Toparlanılamayan bir kriz. Türkiye'nin

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 10

de denizcilik sektöründe, gemi üretimi ve tersaneler sektöründe gerek Çin gerek diğer Asya ülkeleriyle rekabet etmesi şu şartlarda mümkün değil gerçekten, fiyatlar anlamında. Ama şu anda Türk tersanelerinde, özellikle tamir ve onarım anlamında baktığımız zaman aslında iyi bir konumdayız. Bugün, baktığımız zaman, Yalova'nın Tuzla, diğer tersaneleri... Ama bazı koster tür gemilerin, özellikle geri dönüşüme katılması gereken gemilerin de bazı ülkelerde süresi dolmasına rağmen çalışma imkânları bulunduğunu biliyoruz. Burada, tabii ki –belki ülkemizde de var ama- daha da ciddi denetimlerle bunları geri dönüşüme mutlaka kazandırmamız lazım çünkü günlerini tamamlamış çok gemi var şu anda piyasada. Bunun da ekonomiye ciddi bir katkı sağlayacağına ben de inanıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Demir.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler...

Kabul edilmiştir.

5.- 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/478)

BAŞKAN – Gündemimizin son sırasında yer alan tasarımız 1996 Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Genel gerekçeyi okutuyorum.

Gerekçe:

"1996, Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme", petrol kirliliği zararlarından sorumluluk ve tazminat rejiminin önemli ve tamamlayıcı bir ayağını oluşturmasına ve kabulünden itibaren on yedi yıl geçmesine rağmen yürürlüğe girememiştir.

Bu sözleşmenin yürürlüğe girmesini teminen, "1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına ilişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme"nin 2010 tarihli Protokol'ü hazırlanmıştır.

Ülkemiz, deniz yoluyla petrol taşımalarının yanı sıra HNS taşımalarında da ithal eden ülke konumundadır. Bu sebeple, HNS hadiselerinden doğacak zararlarla her zaman karşı karşıya bulunmaktadır. Bu yüzden Protokol ile getirilen rejime dâhil olmak, HNS zararlarının karşılanmasıyla yanı sıra uluslararası hukukla da uyumlu olunması açısından faydalıdır.

Ülkemiz sularını kullanan gemiler ve gemilerle taşınan tehlikeli ve zararlı maddeler göz önüne alındığında, bu taşımacılığın getirdiği kaza ve kirlilik risklerine karşı oluşturulan bir tazmin sistemi olan HNS 2010 Protokolü'ne taraf olunması büyük önem taşımaktadır.

BAŞKAN – Evet, Hükümet temsilcisine söz verelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ORHAN BİRDAL – Sayın Başkanım, malumları olduğu üzere huzurunuzda görüşülmekte olan: Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Bugün söz konusu kanun tasarısıyla kıyılarımızda LNG, LPG ve diğer sıvı petrol ürünlerinin ve bu "tehlikeli maddeler" kapsamına giren paketli ve dökme yüklerin deniz yoluyla taşınmasından dolayı kaynaklanacak olaylarda ortaya çıkabilecek zararların uluslararası sistem tarafından tazmin edilebilmesi sağlanmış olacaktır bu kanunla.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 11

Ülkemizde konuşlandırılan kimya endüstrisinin yoğun olduğu, bunun yanı sıra boğazlarımızdan geçen, tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemilerin sıklıkla geçtiği göz önünde bulundurulduğunda ülkemizin, bu HNS Protokolü'nün işleyişine etkin bir şekilde katkı sağlaması önem arz etmektedir. Bu protokol yalnızca bir kaza neticesinde ortaya çıkan zararların mağdurlarına yeterli tazminat ödenmesini amaçlamaktadır.

2015 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen 43.544 gemi toplamda 141,5 milyon ton tehlikeli yük taşımıştır. Çanakkale Boğazı'ndan geçen 43.230 gemi ise toplamda 162,2 milyon ton tehlikeli yük taşımıştır. Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere, Türkiye tehlikeli ve zararlı maddelerin boğazlardan geçmesi nedeniyle potansiyel tehlike altındadır. Diğer yandan, yüklerin varış ve çıkış noktaları olarak Türk limanları ve kara suları yine aynı şekilde büyük tehlikelere maruz kalacaktır. Bu nedenle, mali sorumluluk tazmin sisteminin, taşınan yükler ve yakıtlar açısından son basamağı olan bu sözleşmeyle yerine getirilmesi sağlanmış olacaktır.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Üyelerimizden söz almak isteyen var mı?

Sayın Çam, buyurun.

HÜSEYİN ÇAMAK (Mersin) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Öncelikle, bu HNS'nin açılımını ben bilmiyorum. Neydi acaba HNS?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ORHAN BİRDAL – Türkçe karşılığı: “Tehlikeli ve zararlı maddeler”.

BAŞKAN – İngilizce galiba, değil mi? Baş harfleri, evet.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ORHAN BİRDAL – İngilizce karşılığı.

HÜSEYİN ÇAMAK (Mersin) – Tamam, teşekkür ederim.

Tabii, bu çok önemli bir konu. Ben Mersin'de yaşayan bir insanım. Akdeniz açık bir deniz. Bir bakıyorsunuz, bir gün tertemiz bir deniz; bir bakıyorsunuz, ertesi gün veyahut akşama doğru petrol ürünleri deniz yüzeyinde gezmeye başlıyor. O nedenle, eğer bu gerçekten hakkıyla uygulanacaksa Türkiye'miz için çok çok önemli çünkü Türkiye'mizin büyük gelir elde ettiği turizm için bu denizlerimizin temiz olması çok önemli. Hassasiyetle üzerinde durulması gereken bir konu.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Çomak.

Sayın Zengin, buyurun.

MÜRTEZA ZENGİN (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; burada, yeni enstrümanlar geliştirme noktasında -protokolün içeriğinden anlaşılıyor- bu getirilen kusursuz sorumluluk anlamında herhâlde; normalde kusur sorumluluğunda zaten genel hükümlerden yararlanıyor. Bu tür protokollerde Türkiye'nin hep aleyhine işlediğini de biliyoruz, uygulamada. Yani, mahkemelerde, Türkiye'de bunun ileri sürülmesi, savunulması ancak uluslararası hukuk bürosu mahiyeti kazanmış ofisler bunun peşinde. Normal, bizim Boğaz'da kaza olduğu vakit yine gelip bunun kaymağını yabancılar yiyor. Ve büyük rakamlar da olduğunu biliyoruz. Şimdi, devlet bu konuda Türkiye'nin -demin gemi sektöründe geri dönüşümde de aynı şeyi kastetmişim- çıkarlarını korumak için mi bu protokolleri bize onaylatmak istiyor yoksa “Uluslararası hukuk normları bizim ülkemizde de geçerli olsun, bu kervana biz de katılalım.” yaklaşımı içerisinde midir? Bunun, biraz, Hükümet yetkilisi tarafından açıklanmasını talep ediyorum.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Birdal.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI ORHAN BİRDAL – Efendim, şimdi, tabii, burada asıl amaç kusursuz sorumluluk konusunda zarara uğrayanlara bir güvence sağlanması özellikle ülkemiz gemileriyle ilgili. Ve bir de, tabii, yapılan uluslararası anlaşmalara, bunun altına

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Çevre Komisyonu

Tarih : 13/01/2016

Saat :

Kayıt: Çevre

Stenograf :

Uzman : Sayfa: 12

imza koyanların uluslararası anlaşmalara uyum sağlaması. Tabii, ispat külfeti, yer değiştirmekte olan, yer değiştirirken zarara uğrayan, uğradığı zararı ispat külfetinden kurtarılmakta, buna karşılık gemi maliki ispat külfetiyle yükümlü olmaktadır. Sadece zarara gemideki maddelerin neden olması yeterlidir. Amaç, ekonomik olarak zayıf tarafta olan, zarara uğrayanın -alacaklının yani- zararının zahmetsiz bir şekilde tazmin edilmesidir, bu amaçlanmıştır bu sözleşmeyle.

Tabii, ayrıca bu sözleşmeye imza koyan taraf ülkelerle olan konularda bu geçerli olacaktır, yani, üçüncü taraf ülkelerle herhangi bir şey söz konusu olmayacaktır.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Demir, buyurun.

MURAT DEMİR (Kastamonu) – Sayın Başkan, bazı büyük tonajlı gemilerin denizleri kirlettiğini hep birlikte görüyoruz. Bunlar da, tabii, sintine atıklarını açık denizlere çıktıkları zaman, ne kadar denetim yapılsa da, bir şekilde denize bırakıyorlar ve bunlar da bizim sahillerimizdeki kirliliklere ve balıkların gerçekten etkilenmesine neden oluyor. Hatta geçtiğimiz günlerde Türk Hava Yollarının pilotlarının çok dikkatli bir şekilde Marmara Denizi'nde sintinesini boşaltan bir gemiyi aniden şikâyet ettiğini de biliyoruz, bu basına da yansdı.

O yüzden, bu tür büyük gemilerin açık denizlerdeki denetimleri ne kadar yapılsa da maalesef engelleyemediğimiz zamanlar da oluyor. Bu da denizlerimizi -arkadaşımızın, ağabeyimizin bahsettiği gibi- daha sonra denizlere, kıyılara yaklaşan bu kirlilik sahillerimizi kirletiyor. Bunlarda denetimin daha sıkı, üst düzeye çıkarılması gerektiğine inanıyorum çünkü ben biliyorum bunların yapıldığını.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Gündemimizde görüşülecek başka bir tasarı kalmamıştır.

Toplantıyı kapatmadan önce, sayın üyelerimiz, Orman ve Su İşleri Bakanımız Profesör Doktor Sayın Veysel Eroğlu Komisyonumuzu bir toplantıya davet ediyor. Şöyle bir teklifte bulundu: “21 Ocak Perşembe günü saat 10.00’da Ata Kongre Merkezi’nde barajlarla ilgili bir fuarımız var. Üyelerimizle beraber fuarımızı açalım. Akabinde de hemen arka tarafta Devlet Su İşlerinin misafirhanesi var –bilirsiniz, Eskişehir yolunda, ODTÜ’nün karşısında- orada da ben brifing vereyim sayın üyelerimize Bakanlığımızın çalışmalarıyla alakalı. Daha sonra da bir öğlen yemeği ikram edeyim ve sizi oradan Meclise uğurlayayım.” dedi.

Bir brifing verecek bize çünkü, hakikaten, Orman ve Su İşleri Bakanlığının hizmetleri bizim Komisyonumuzu çok yakinen ilgilendiriyor. Daha sonra da, yemek ikramından sonra ayrılacağız. Uygunsa ben bu şekilde Sayın Bakanımıza bilgi vereceğim.

Evet, toplantıyı kapatıyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum, çok sağ olun.

Kapanma Saati: 11.20